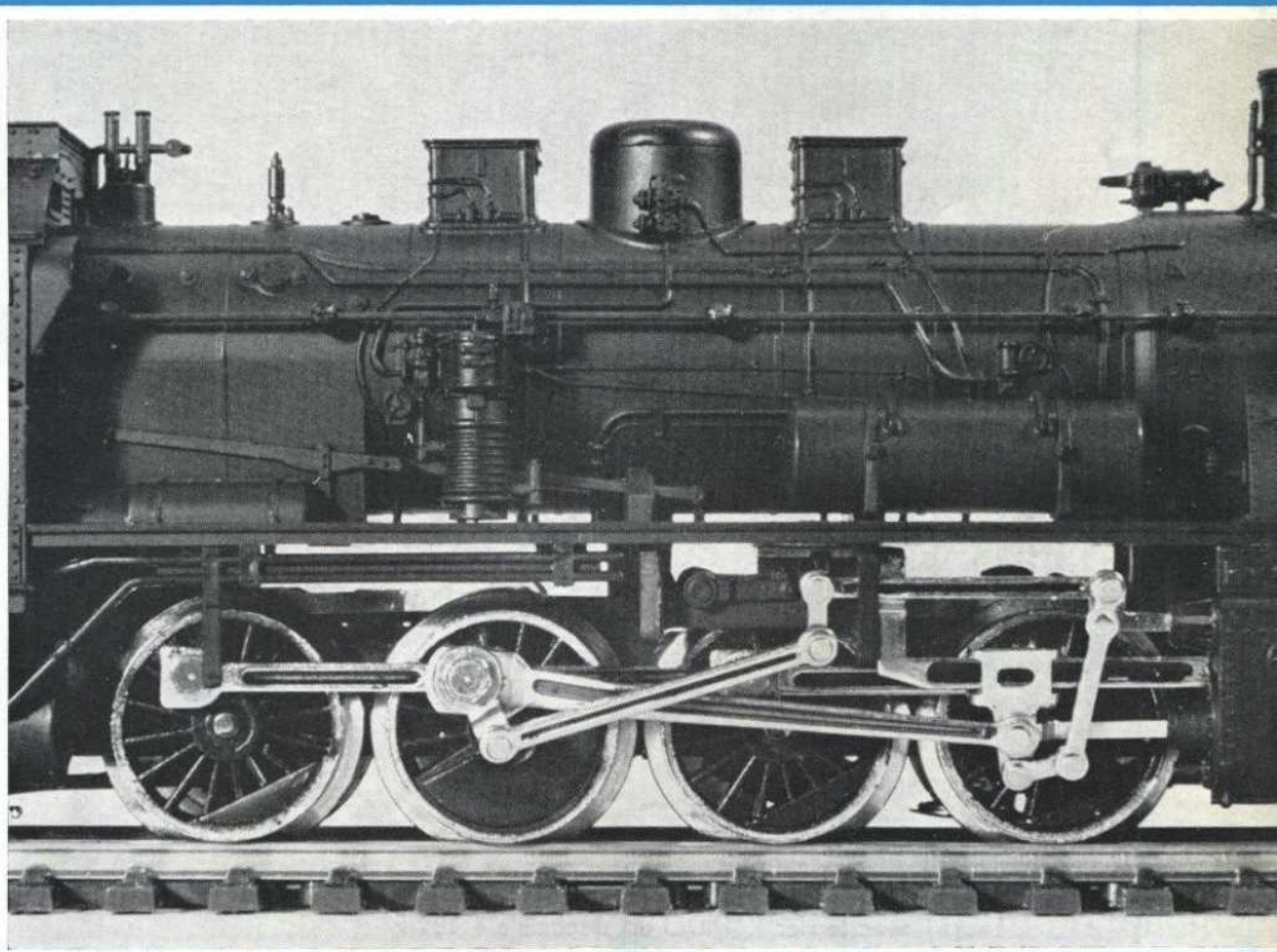


Loco. revue

N° 267
NOVEMBRE 1966

La revue des amateurs de chemins de fer



3,60 F

CONSTRUISONS UN FNC - LA 040 D ex G 8¹ " FLEISCHMANN "

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

N° 267

VOLUME XXV
NOVEMBRE 1966

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur
de FERPRESS
(Union Internationale de
Presse Ferroviaire).

Parait le 1^{er}
de chaque mois

Fondateur :
Jean-Edm. FOURNEREAU.
Directeur et rédacteur :
Jean FOURNEREAU Fils

Editions : LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
C. C. P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction
de tout ou partie des textes
et clichés ci-inclus, ne peut
être permise sans l'autori-
sation de l'Editeur.

Les articles publiés n'enga-
gent que la responsabilité
de leur auteur. Les manus-
crits non insérés ne sont
pas rendus.

Les insertions publicitaires
publiées n'impliquent nulle-
ment l'engagement de la
revue de recevoir toutes
les annonces qui lui
seraient soumises. Le con-
trat de publicité n'est pas
réalisé sur la seule sollici-
tation de l'annonceur,
mais par l'acceptation du
journal qui conserve l'en-
tière liberté d'y donner ou
de n'y pas donner suite
sans avoir à fournir motifs
ou justifications.

Pour tous changements
d'adresse prière de joindre
avec la dernière bande
0,50 frs en timbres postes.
L'échéance d'abonnement
est indiquée à droite et en
haut du cliché d'adresse

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

SOMMAIRE

Sur la classification et les caractéristiques des draisines	454
Propos autour d'un réseau HO	458
Les couverts SNCF et leurs maquettes en HO	462
Construisons un autorail FNC X 5600	466
Le courrier du O	469
Le plan du mois	470
L'électricité au service du modélisme :	
— Les contacts de passage à l'attraction	471
La 040 D Fleischmann	472
Le Minitransilliputien	476
Qu'est-ce que le réseau express régional parisien ?	478
Le congrès MOROP 1966 à Budapest	479

PROCHAIN NUMÉRO " Spécial NOËL "

(Sommaire provisoire)

Des enfants qui jouent au grand train, ou le Chemin de fer des Pionniers à Budapest. —
La gare de Stuttgart à l'échelle HO. — Comment naît une figurine. — Le Minitransilliputien. —
Les modèles disponibles pour un réseau de style SNCF et leurs caractéristiques. — Le courrier du
O : réalisations de modélistes. — Une commande électronique asservie ou le CT 2 " 66 " + PAA.
— Model shopping.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

La 040 D Fleischmann à la loupe : on appréciera le bon relief et la finesse des détails de
la superstructure, ainsi que l'ajourage réaliste sous le tablier.

Das Fleischmann-Modell der BR 55 unter der Lupe. Die Feinheit der Details und das filigrane
Chassis kommen dabei voll zur Geltung.

The 0-8-0 D Fleischmann under the magnifying glass. One can appreciate the good relief and
the precision of the body details as well as the openings under the frame.

Cliché Loco-Revue.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** maisons spécialisées ainsi
que dans les **bibliothèques des gares S. N. C. F.** de la région parisienne et des
grandes villes de province (plus de 300 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER *
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou DOLLAR 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	(2) 40,00 F. ou 30 DM. ou 50 SH. ou DOLLAR 8,00

* POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37,00

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42,00



Sur la classification et les caractéristiques des draisines S.N.C.F.

par M. Le Guay

Cliché Loco-Revue.

Draisine RDB 2 type 66, région EST, à l'exposition de la gare du Maine.
Inspection car of the Eastern region type 66 RDB 2, at the Maine station exhibition.

Draisine des Ostbezirks, Typ 66 RDB 2, in der Eisenbahnschau im Bf Paris-Maine.

Einteilung und Merkmale der Draisinen der SNCF

About the classification and characteristics of the SNCF inspection cars.

Les descriptions de matériel ferroviaire portent souvent sur les modèles les plus caractéristiques et la tentation est grande d'évoquer les engins puissants, rapides, élégants ou pittoresques.

Il ne faut pourtant pas négliger les engins auxiliaires ainsi que les services importants qu'ils peuvent rendre à l'exploitation tout en restant aussi discrets que possible.

C'est le cas des draisines et nous pensons que cet article permettra de faire le point sur ce matériel trop souvent mal connu.

A. — ENGINES MOTEURS

1° DRAISINES :

Sont appelés "draisines", des engins du type chemin de fer à essieux tournants, propulsés par moteur thermique, de puissance comprise entre 15 et 80 ch et aménagés pour les transports de personnel ou de matériel. La plupart peuvent être utilisés à la traction de remorques ou de wagons.

Les draisines sont classées en cinq groupes définis ci-dessous :

	Gr. 1	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Gr. 5
Puissance nominale ..	< 25 ch ou	> 25 ch et	> 35 ch et	> 50 ch et	> 60 ch et
Tare	< 4 t	> 4 t	> 5 t	> 7 t	> 9 t

Draisine " Campagne " de 50 ch de la région Méditerranée.

50-PS-Draisine des Mittelmeerbezirks.

50 HP inspection car of the Mediterranean region.



Cliché Loco-Revue.

En plus de cette classification, les draisines sont partagées en deux sous-groupes tenant compte de leurs possibilités de circulation dans les déclivités, en fonction de leur équipement de freinage.

Ces sous-groupes sont :

— P (Plaine) pour les draisines dont l'équipement de freinage ne permet pas la circulation normale avec véhicules remorqués dans les "parcours à forte déclivité".

— M (Montagne) pour les draisines dont l'équipement de freinage permet la circulation normale avec véhicules remorqués sur les "parcours à forte déclivité".

Les parcours ayant des déclivités (rampes ou pentes) égales ou supérieures à 16 mm sont à considérer comme "parcours à forte déclivité".

Les draisines du gr. 1 sont considérées comme draisines légères et, en principe, sont utilisées sans remorque.

a) Identification :

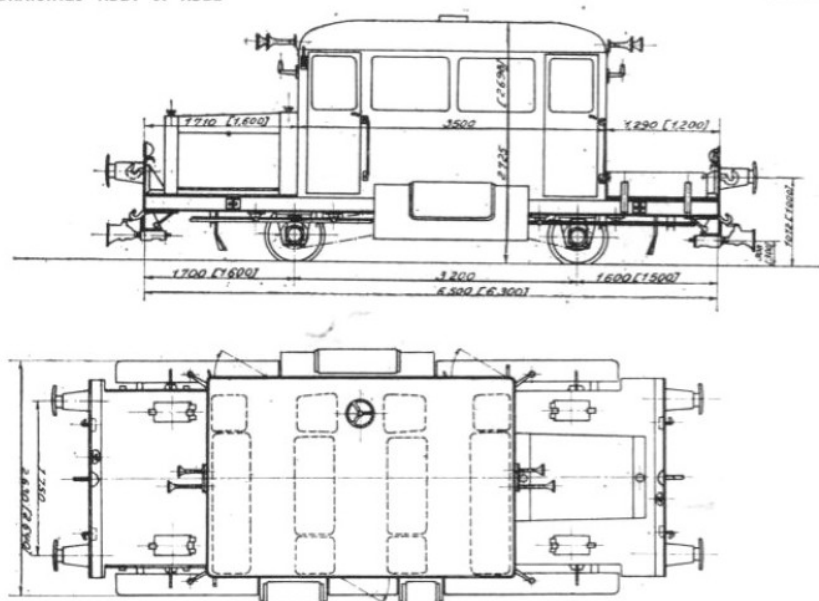
Toutes les draisines sont identifiées au moyen d'une marque d'immatriculation composée de :

— 1 chiffre encadré (de 1 à 6) correspondant à l'indice de la région d'affectation ;

— 1 chiffre (de 1 à 5) et une lettre (P ou M) correspondant au groupe et sous-groupe de classification ;

— 1 groupe de trois chiffres correspondant au numéro d'ordre donné par la région d'affectation et pris dans les séries ci-après.

	EST	NORD	OUEST	SUD-OUEST	SUD-EST	MÉDITERRANÉE
Groupes 1, 2, 3, 4 et 5	1 à 100	101 à 200	201 à 300 701 à 800	301 à 400 601 à 700	401 à 500	501 à 600
Groupe 4 : a) Draisines unifiées ..	1 à 50	51 à 100	101 à 150	151 à 200	201 à 250	251 à 300
b) Autres draisines ..	301 à 350	351 à 400	401 à 450	451 à 500	501 à 550	551 à 600



Position dans le gabarit minimum SNCF
de la draisine chargée sur wagon.

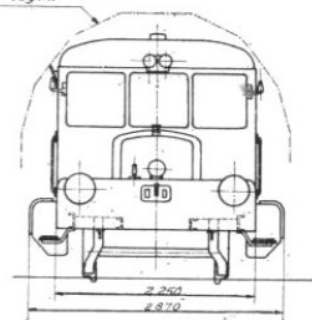


Diagramme à l'échelle du 1/87 (HO)

(Les cotes entre parenthèses concernent la draisine RDB1).

Exemple : **1** 4 P - 033

1 correspond à la région Est.

4 P correspond au groupe 4, sous-groupe P.

033 correspond au numéro d'ordre dans la série attribuée à la région Est pour les draisines unifiées du groupe 4.

Le numéro d'ordre doit être modifié en même temps que les indices des régions lors de mutation de draisines d'une région à l'autre.

Le numéro d'ordre ainsi que celui du groupe de classification doivent être modifiés lorsque la puissance du moteur, la tare ou l'équipement de freinage sont modifiés.

b) Peinture :

La carrosserie des draisines est peinte de la manière suivante :

- rouge vermillon pour la partie inférieure jusqu'à la ceinture ;
- crème pour la partie au-dessus de la ceinture.

c) Inscriptions :

Les inscriptions apposées sur les draisines sont les suivantes :

1° sur les bouts de carrosserie avant et arrière à droite, en lettres et chiffres noirs de 150 mm fond blanc.

SNCF

1 4 P-033

2° sur les longerons du châssis, de chaque côté à droite, en caractères blancs de 50 mm.

1 4 P-033

3° sur chaque face longitudinale en bas à droite, en caractères noirs de 50 mm :

TARE t C.U. t

La charge utile (CU) est la charge maximum pouvant être portée par la draisine.

Draisine RDB 2
Delaunay Belle-
ville région
OUEST.

Cliché
Le Guay



Camion rail-route sur châssis Renault 2500 kg, équipé pour l'entretien des caténaires.

Lkw für Strasse und Schiene mit Ausrüstung für den Unterhalt der Oberleitung.

Rail-road car on a Renault 2500 kg frame, fitted for catenary maintenance.



Document
Billard.

4° A l'intérieur de la carrosserie, sur chaque panneau frontal, sous le pavillon, à droite, en caractères noirs de 60 mm :

Groupe, sous-groupe, numéro, tare ... t.
Places assises

Vitesse maximum km/h.

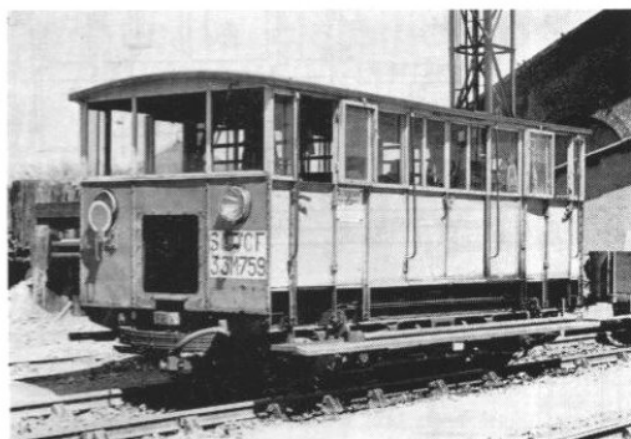
En outre, les draines susceptibles de circuler sur les lignes électrifiées par caténaires doivent être munies de plaques : « Attention aux caténaires - Danger de mort », sur chaque face latérale.

Divers. — Les draines du groupe 5 munies de roues de 850 mm de diamètre peuvent, pour leur acheminement, être attelées en queue des trains de marchandises, sous réserve que leur vitesse ne dépasse pas 60 km/h et que les chaînes de transmission soient retirées.

Draisine Renault de 45 ch de la région Ouest au dépôt d'Auray.

Renault-Draisine (45 PS) des Westbezirks im Bw Auray.

Renault 45 HP inspection car of the Western region at the Auray depot.



Cliché Loco-Revue.

CLASSIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DES DRAISINES

GRUPE	MARQUE ET TYPE	TYPE DE MOTEUR	PUIS-SANCE	TARE	CHARGE	VITESSE MAXI.	RAMPONS et ATTEL ^{er}	OBSERVATIONS
1 P	Renault MN	Renault 668-8	15 ch	2,3 t	0,8 t	40		
2 P	Billard 4.4.29	Delahaye 140 KF	40 ch	4 t	1,5 t	45	Secours	
	Billard 4.4.31	Renault Etendard	40 ch	4 t	1,5 t	50	Léger	
	Campagne	Renault 85	35 ch	4,2 t	1,2 t	40	Secours	
3 P	Billard 3 P	Ballot 4 D	45 ch	5 t	2 t	50	Léger	
	Billard 3 P	Delahaye 140 KF	40 ch	5 t	2 t	50	Léger	
	Billard 3 P	Panhard 4 HL	50 ch	6 t	2 t	50	Normal	
	Campagne	Irat 4 C 105	45 ch	5 t	2 t	50	Secours	
	Campagne	CGM LC2	40 ch	5,5 t	1,5 t	50	Secours	
	Campagne	Panhard 4 HL	45 ch	5,5 t	2 t	50	Secours	
3 M	Billard D.50 D.1	Irat 4 C 105	45 ch	6 t	1,5 t	50	Léger	
	Campagne	Poyaud 2PD1	40 ch	6 t	2 t	50	Léger	
	Campagne	Poyaud 3PD1	60 ch	6 t	2 t	50	Léger	
	Campagne	CGM LC2	40 ch	5,5 t	2 t	50	Léger	
	Campagne	Panhard 4 HL	45 ch	6 t	2 t	50	Léger	
	Renault SM	Irat 4 C 105	45 ch	7 t	2 t	60	Léger	
	Renault SM	Panhard 4 HL	50 ch	7 t	2 t	60		
	Latil	Irat 4 C 105	45 ch	5,5 t	1,5 t	50	Secours	
4 P	Campagne	Panhard 4 HL	50 ch	7,5 t	2,5 t	60	Normal	
	Campagne	Panhard 4 HL	50 ch	7,5 t	2,5 t	60	Normal	
	DU 50 type 52	Panhard 4 HL	60 ch	8,2 t	2,5 t	60	Léger	{ sans frein direct "secours montagne"
4 M	de Dietrich	Panhard 4 HL	50 ch	7,8 t	2 t	50	Normal	
	Campagne	Panhard 4 HL	50 ch	7,8 t	2 t	50	Normal	
	Campagne	Panhard 4 HL	50 ch	7,5 t	2,5 t	60	Normal	
	Campagne	Panhard 4 HL	50 ch	7 t	2 t	60	Léger	
	Billard D.50 D.2	Panhard 4 HL	60 ch	7 t	2,5 t	60	Léger	
	Billard D.50 D.2	Unic ZU 4N	50 ch	7 t	2,5 t	60	Léger	
	Billard D.50 D.3	CGM LC3	60 ch	7 t	2,5 t	60	Léger	
	Billard D.50 D.3	Panhard 4 HL	60 ch	7 t	2,5 t	60	Léger	
	Delaunay	Panhard 4 HL	50 ch	8,8 t	2,5 t	60	Léger	
	Belleville RD B1	Panhard 4 HL	50 ch	8,9 t	2,5 t	60	Léger	
	RD B2							
	DU 50 type 52	Panhard 4 HL	60 ch	8,2 t	2,5 t	60	Léger	{ avec frein direct "secours montagne"
	DU 50 type 55	Panhard 4 HL	60 ch	8,2 t	2,5 t	60	Léger	
5 P	Billard D.80 D.1	CGM LC3	60 ch	9,2 t	2 t	60	Normal	
	Campagne	CGM LC3	60 ch	9 t	2 t	60	Normal	
	Campagne	Panhard 4 HL	60 ch	9 t	2 t	60	Normal	
5 M	Campagne	Panhard 4 HL	60 ch	9 t	2 t	60	Normal	

B. — ENGIN RAILS AUTRES QUE DRAISINES ET ENGIN RAIL-ROUTE

Sous la dénomination "Engins rail et rail-route" sont compris les engins automobiles routiers (ou de construction analogue) aménagés pour la circulation sur rail seul ou pour la circulation mixte sur rail et route.

Ils comportent des organes de roulement spéciaux constitués :

— soit par des galets ou des roues élastiques, indépendants ou non, montés sur des essieux rigides ;

— soit par des galets de guidage démontables ou escamotables maintenant les pneumatiques des roues route dans l'axe du champignon des rails ;

— soit par des roues rail élastiques

substituées aux roues route pour la circulation sur rail.

Certains engins comportent un dispositif de soulèvement à commande hydraulique ou des vérins amovibles permettant le retournement, le garage du véhicule ou l'échange des roues.

Tous les engins rail-route sont munis d'un dispositif bloquant la direction pendant la marche sur rail.

Certains engins "rail et rail-route" susceptibles d'assurer la traction de remorques sur rail, à l'exclusion de wagons, sont appelés "tracteurs rail ou rail-route".

a) Classification :

Les engins rail et rail-route sont classés en groupes et sous-groupes selon les mêmes principes que pour les draisines.

b) Identification :

Les engins rail et rail-route sont identifiés par l'indicatif de la région suivi :

— d'un numéro d'ordre pris dans une série continue pour chaque région pour les engins rail ;

— du numéro d'immatriculation minéralogique pour les engins rail-route.

Les engins autres que les motorails, driso-cars, side-cars et voitures rail-route sont peints dans les conditions prévues pour les draisines (voir plus haut) et reçoivent les mêmes inscriptions concernant leur identification, leurs caractéristiques (tare, charge utile, places assises, vitesse maximum) et, éventuellement, leur circulation sur lignes électrifiées.

(à suivre : Remorques de draisines).

CLASSIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DES ENGIN RAIL (AUTRES QUE DRAISINES) ET DES ENGIN RAIL-ROUTE

GROUPE	NATURE	MARQUE ET TYPE DE L'ENGIN	PUIS- SANCE ch	TARE	CHARGE VITESSE MAXIMUM		
					sur l'engin	sur rail	sur route
1 P	ENGINS RAILS						
	Motorail	Sappi DR 5		0,100	0,150	40	
	Motorail	Vial	3	0,110	0,150	40	
	Draisocar	Mirenowiez	12	0,800	0,650	40	
	Camionnette ..	Citroën ALU	12	0,790	0,150	45	
	Camionnette ..	Renault R.2066 (1 400 kg)	47	2,300	1,200	50	
	Camion	Renault R.2168 (2,5 t long)	50	3,500	2,200	50	
1 P	ENGINS RAIL-ROUTE						
	Voiture	Renault R.2093	52	2,100	0,400	60	90
	Camion	Renault R.2165 et R.2168 (2,5 t long) ..	47/50	3,975	1,525	50	60
	Camion	Dodge-Desquenue et Giral 4 x 4 WC 51	80	3,000	1,000	40	70
2 P	ENGINS RAIL-ROUTE						
	Tracteur	Dodge-Desquenue et Giral 4 x 4 WC 51	80	3,000 (1)	1,000	40	70
	Tracteur	Dodge-Verano 4 x 4 WE 51	80	3,000 (1)	1,000	40	70

(1) doivent être chargés ou lestés pour obtenir un poids minimum de 4 t en cas d'utilisation avec véhicules remorqués.



ERRATA :

En notre présentation de la 150 X Hamo, publiée dans notre précédent numéro, nous avons indiqué par erreur que ce modèle était fourni avec une choquette de prédételage. Or, le but de la choquette en question est de permettre, lorsqu'elle est mise en place, l'attelage de la machine avec du matériel Fleischmann, la choquette constituant en fait un étrier de choc surélevé, dans lequel peut s'accrocher le crochet de l'attelage Fleischmann.

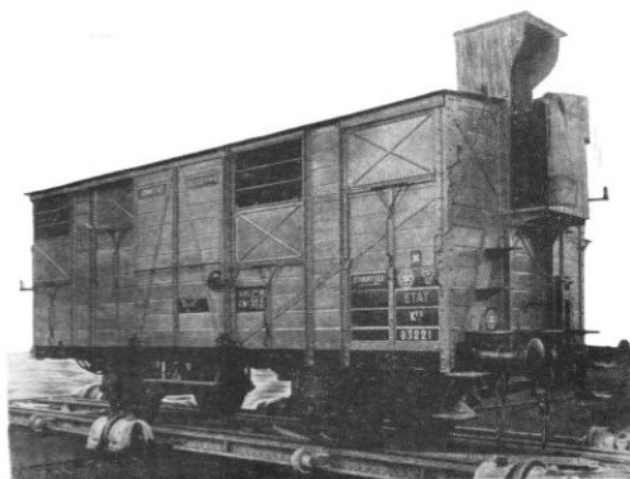
Nous prions nos lecteurs de nous excuser pour cette confusion.

ATTENTION !...

Notre prochain numéro spécial Noël comportera un sommaire sensationnel - retenez-le dès à présent chez votre dépositaire attitré !

les couverts S.N.C.F et leurs maquettes en HO

par F.W. KITTLAUS et Dipl. Ing. AURICIL.



Document Loco-Revue.

Die gedeckten Güterwagen des SNCF und ihre Nachbildung in HO.

The SNCF covered wagons and their reproduction in HO gauge.

Si l'on peut faire circuler les couverts récents type UIC (JOUÉF et MÄRKLIN en HO) en rames complètes — régime accéléré — et si l'on peut les varier en ne modifiant que peinture et inscriptions (SNCF, SNCB, DB et d'autres), pour rester bien fidèles à la réalité, c'est tout à fait autre chose pour le vieux matériel que nous rencontrons partout en régime ordinaire, dans nos gares de triage, sur nos embranchements et ailleurs.

Ne parlons pas de la variété des couverts datant d'avant la première guerre mondiale ; on ne voit plus ces wagons dans les trains. On ne les voit qu'ici et là utilisés comme wagons de service et de gare ; et leur réalisation est un problème concernant l'amateur qui désire tout faire par lui-même.

Ce qui nous intéresse, c'est le couvert construit entre les deux guerres mondiales, celui qui roule partout dans des trains de régime ordinaire et dont une maquette satisfaisante manque en HO*.

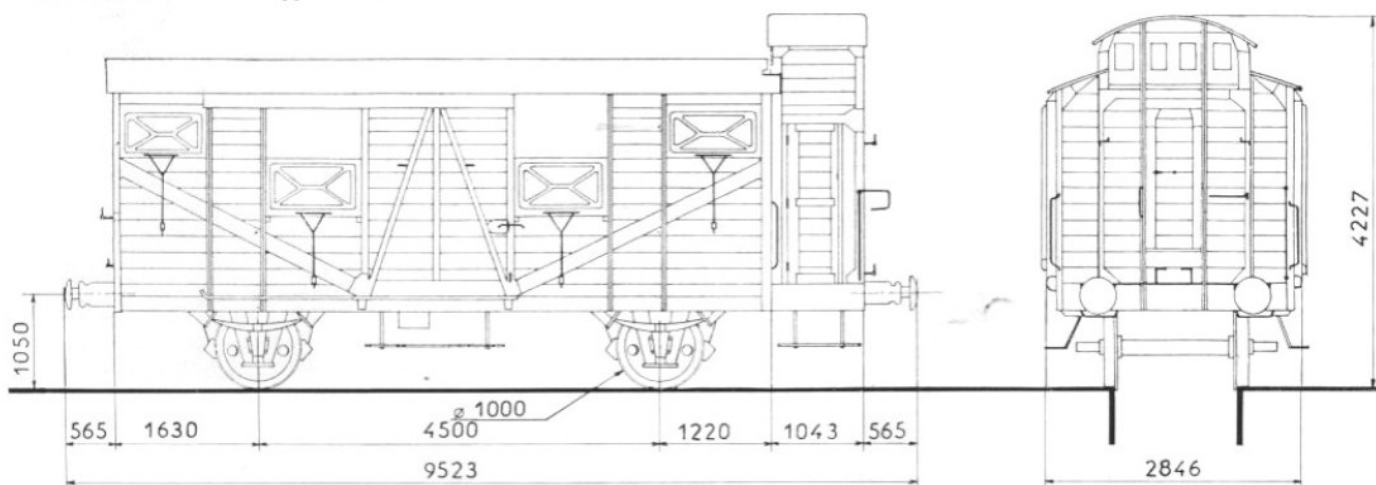
N.D.L.R. — Il faudrait lire "roulait partout", car, à l'heure actuelle, on ne voit plus guère de wagons à vigies que sur les voies de garage de certaines gares, la SNCF faisant démonter systématiquement les vigies — d'une conception périmée à l'heure actuelle — de ses anciens couverts. L'idée de notre correspondant n'en demeure pas moins intéressante sur le plan rétrospectif et certainement la possibilité de pouvoir réaliser des couverts à guérite de types variés intéresserait de nombreux modélistes amateurs de modèles originaux, dont la silhouette leur est encore présente à l'esprit.

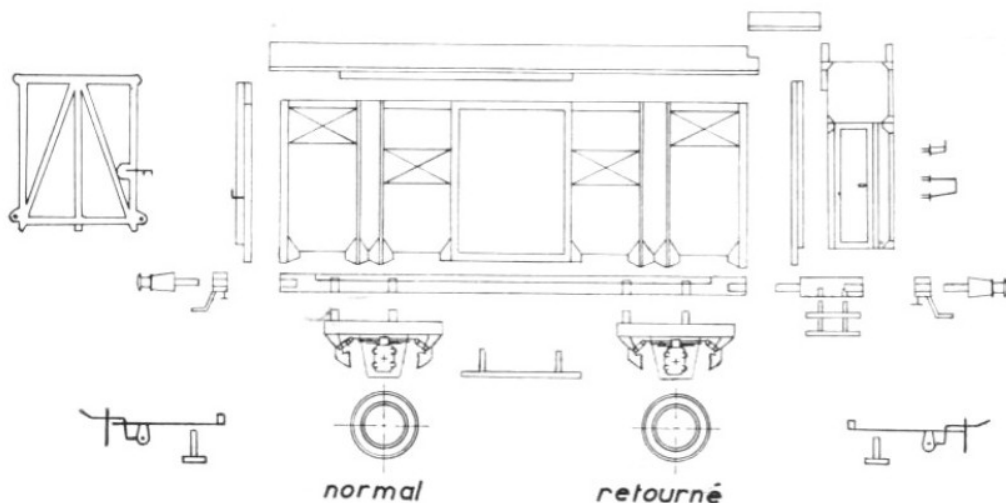
Il y a à peu près une vingtaine de mois que HOBB'Kit nous a présenté ses boîtes PLM : ce fut un pas très remarquable en avant qui, cependant ne résoud pas encore le problème le matériel marchandises n'est pas seulement caractérisé, en ce qui concerne les wagons couverts, par quelques détails particuliers des caisses ; il l'est aussi, pour beaucoup de véhicules de silhouette plaisante, par la multitude des nuances au point de vue guérites, vigies, plateformes de service et d'autres détails.

Il est impossible de sortir 30 à 35 kits différents. Il n'y aurait que de fervents amateurs qui les achèteraient, ce qui nous conduirait à des prix prohibitifs à cause des séries trop petites.

WAGON COUVERT type KKuwf

Dessin à l'échelle HO (1/87).





Exemple : Composants pour un Kkuwf selon les éléments présentés ci-dessous et pages suivantes :

- caisse c avec dossier bois,
- toit tc découpé à l'emplacement de la vigie,
- vigie N° 12,
- portes pb,
- un support d'essieu en position normale, l'autre inversé,
- attelages courts.

Dessins à l'échelle du TT (1/120).

Une autre solution s'impose : il faudrait créer une boîte de base dite A et une boîte complémentaire dite B.

La boîte A donnerait, par exemple, cinq couverts différents sans guérite ni vigie.

Elle comprendrait :

- 5 châssis (2 ou 3 longueurs avec lest métallique incorporé) ;
- 5 x 2 cloisons latérales différentes aux longueurs correspondantes ;
- 5 x 2 cloisons de bout ordinaires reproduisant les planches en bois avec raidissage en profilés ;
- 2 cloisons en tôle emboutie ;
- 2 cloisons à portes battantes (effectivement ouvrables, à s'inspirer d'AIRFIX).

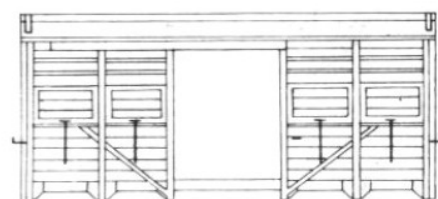
Avec deux boîtes A vous pourriez déjà réaliser 8 à 10 types différents. Vous pourriez par exemple combiner les mêmes cloisons latérales une fois avec bouts en tôle emboutie, une autre fois avec bouts à portes battantes. Ces cloisons devraient être, au choix, couleur brique, gris ou brun foncé.

La boîte A comprendrait, en plus :

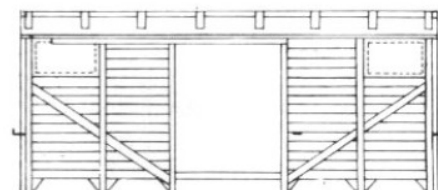
- 4 tampons à tube ;
- 6 tampons à ressorts, ancien modèle ;
- 5 essieux à roues pleines ;
- 5 essieux à roues à rayons ;
(Bien entendu, essieux métalliques à bouts cylindriques, comme nous les connaissons de HORNBY-HO.)
- 10 blocs de support d'essieux, étudiés pour longue durée de vie en service dur et munis des sabots de freins que l'amateur peut supprimer suivant le type à réaliser ; avec têtes pour deux positions différentes ;

CAISSES

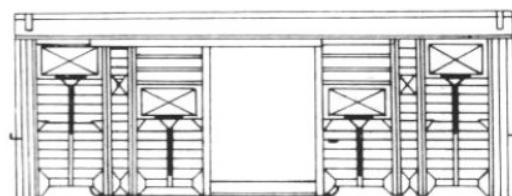
A
Toit ta



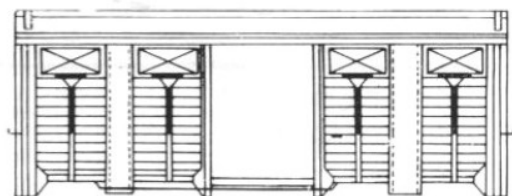
B
Toit tb



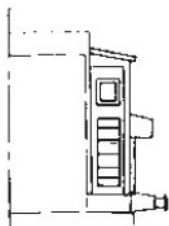
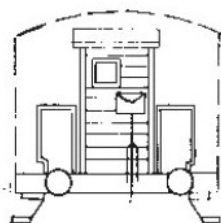
C
Toit tc
avec rainures



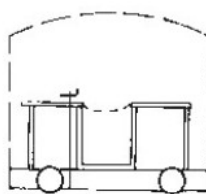
D
Toit td



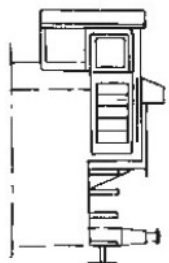
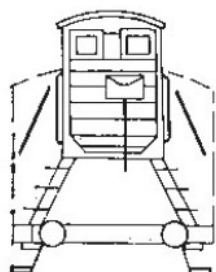
N° 9



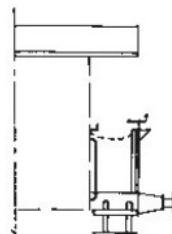
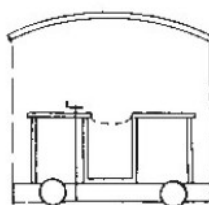
N° 14



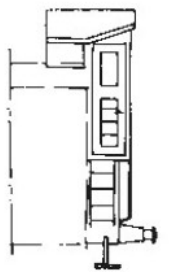
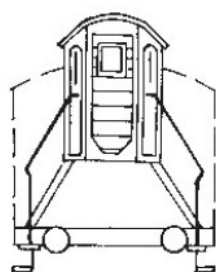
N° 10



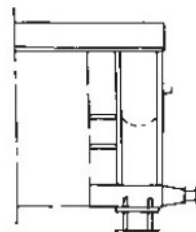
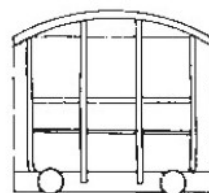
N° 15



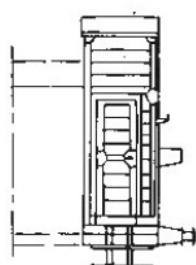
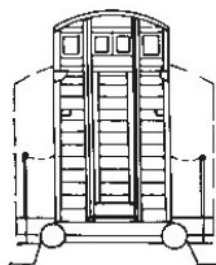
N° 11



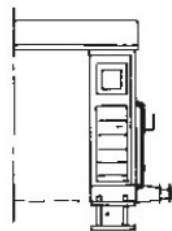
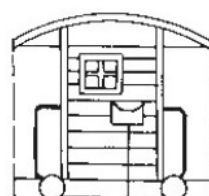
N° 16



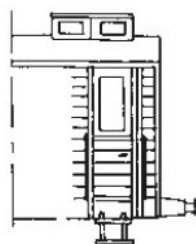
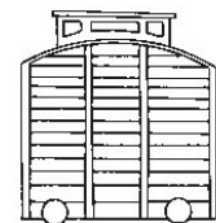
N° 12



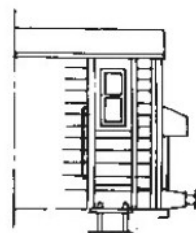
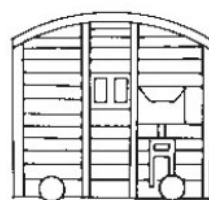
N° 17



N° 13



N° 18



NOTRE CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE ANNUEL

AVIS : Le délai limite pour nous adresser les épreuves de participation au concours photographique Loco-Revue 1966 est reporté au 5 Novembre. Que les amateurs photographes désireux de participer à notre concours profitent de ce sursis !

Deux photos noir et blanc format 13 x 18, de caractère documentaire, illustrant la locomotive à vapeur, sont exigées, plus une photo subsidiaire montrant un modèle à l'échelle sous un angle réaliste, qui servira à départager les ex aequo. Toutes précisions concernant ce concours ont été données en notre numéro de juillet-août. Dépêchez-vous de nous adresser vos épreuves.

- 10 attelages système universel (MÄRKLIN, JOUEF), avec plusieurs trous pour la vis de fixation, longueur ainsi réglable de 4 à 4 mm ;
- 1 feuille de décalcomanies donnant au moins une trentaine d'inscriptions différentes.

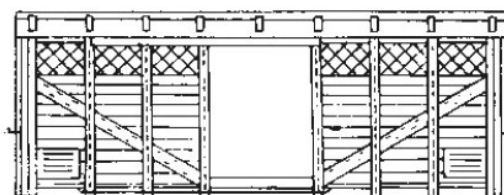
Une boîte B complémentaire :

Elle comprendrait tout le matériel pour transformer les wagons réalisés en y montant les dites vigies, guérites, plateformes, etc.

Elle contient :

- les allonges pour châssis, munies de tétons de position à enfoncer dans les trous prévus dans les

E
Toit le



châssis de la boîte A pour les tampons ;

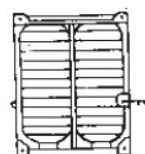
- les marchepieds, mains-courantes, rambardes et échelles en noir ;
- les vigies, postes de guérites suivant fig. 5 à 13 et 17, 18, dans les trois couleurs correspondantes précitées ;

- une instruction de montage donnant toutes les combinaisons possibles entre caisse et vigies avec immatriculations correspondantes,
- une feuille supplémentaire de décalcomanies pour tous les types à vigie, etc.

(Voir suite et fin page 478).

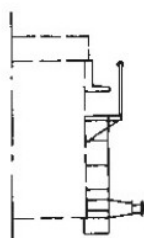
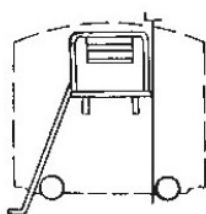
GUÉRITE de Serre Frein

PORTES

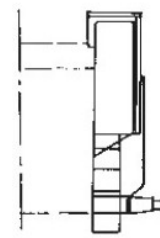
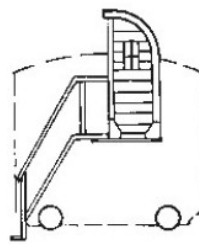


Pa

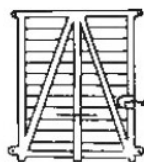
N° 1



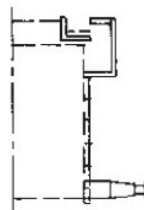
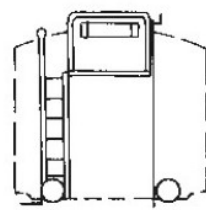
N° 5



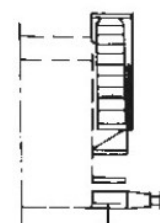
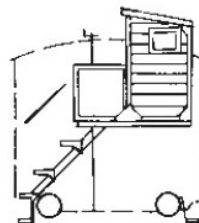
N° 2



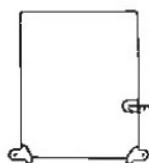
Pb



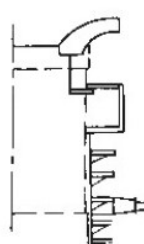
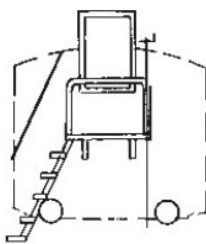
N° 6



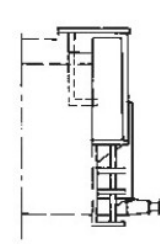
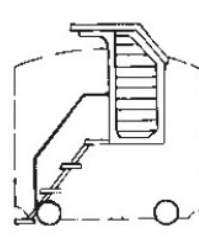
N° 3



Pc



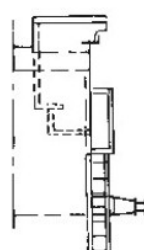
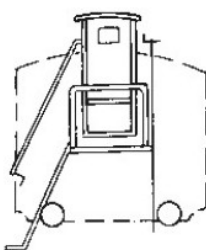
N° 7



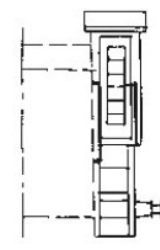
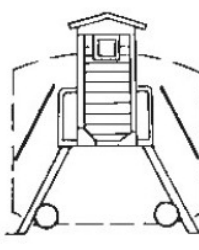
N° 4



Pd



N° 8



Construisons un Autorail FNC...

*Wir bauen einen Triebwagen Typ FNC X 5 600 für HO.
Let us build a railcar of the FNC type X 5 600 in HO gauge.*

(Voir plan du mois page 470).

...X 5 600 au 1/87

Texte et clichés : X. Jacquet.

La Fédération nationale des cheminots a étudié et fait construire en 1947, par les Ets Billard, deux prototypes d'autorails légers de faible puissance destinés au maintien de l'exploitation des lignes secondaires à trafic restreint.

L'autorail X-5600, construit ensuite en deux séries de trente exemplaires, est un engin simple, confortable, de conduite et d'entretien faciles. Ces qualités le prédisposent naturellement au remplacement des trains omnibus sur des parcours peu fréquentés et généralement à voie unique.

Sa carrosserie de dessin assez simple et son faible gabarit permettant une exécution exacte à l'échelle, le situent parmi les modèles dont l'amateur HO voudra entreprendre la reproduction. De plus, son empattement court l'autorise à circuler sur des courbes de faible rayon. Cet avantage appréciable n'échappera certainement pas au modéliste.

OUTILLAGE ET MATIÈRES PREMIÈRES

La mise en chantier de ce petit modèle ne nécessite pas de gros investissements. L'outillage se limite à un bon canif bien affûté (ou, mieux, couteau X-Acto), des ciseaux, une petite lime, quelques feuilles de papier de verre très fin, de la colle cellulosique et un peu d'enduit à bois.

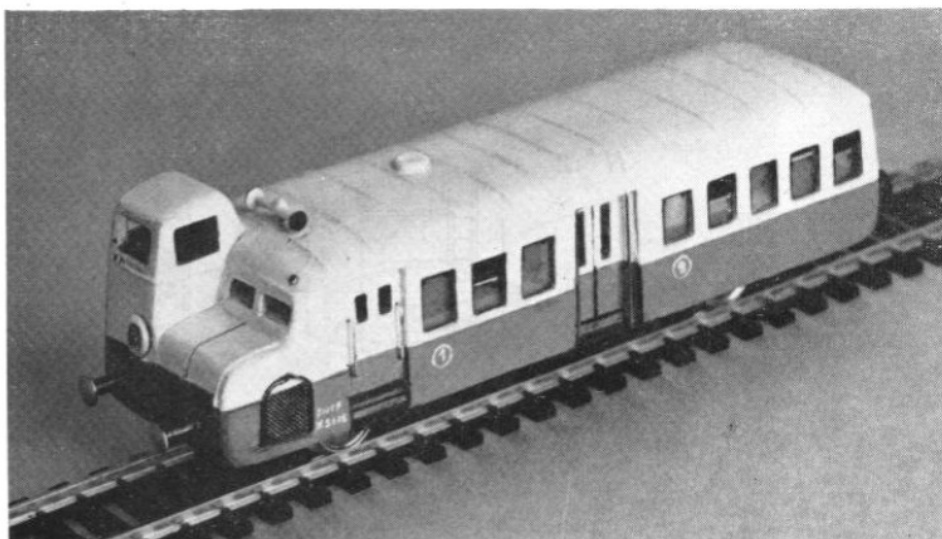
Les matériaux employés seront également à la portée de tous : quelques planches de balsa de 1 à 5 mm d'épaisseur et une plaque de plastique rigide de 0,1 à 0,5 x 225 x 24 mm suffisent pour la carrosserie.

Le châssis a été réalisé dans une planchette de bakélite de 2 x 90 x 22mm, mais ce n'est pas une condition impérative ! et tout autre matériau isolant peut convenir.

Deux pièces de 22 x 8 mm également en bakélite, mais de 0,5 mm d'épaisseur, un peu de laiton ou fer blanc de 0,5 mm et du clinquant terminent cette liste. Le moteur décrit précédemment et un essieu à roues de 11 mm isolées représentent les pièces maîtresses du modèle. Enfin le « super détaillage » nécessitera quelques agrafes, épingles, œillets, un morceau de toile de cuivre, du carton fort genre bristol, du fil de lin et quatre tampons, toutes pièces faciles à se procurer.

REALISATION DE LA CAISSE

Découper soigneusement dans une feuille de balsa de 1 mm d'épaisseur les éléments constitutifs des flancs



Le modèle de notre correspondant prêt à prendre son service.

Das von unserem Korrespondenten gebaute Modell, einsatzbereit.

Mr Jacquet's model ready to take its work.

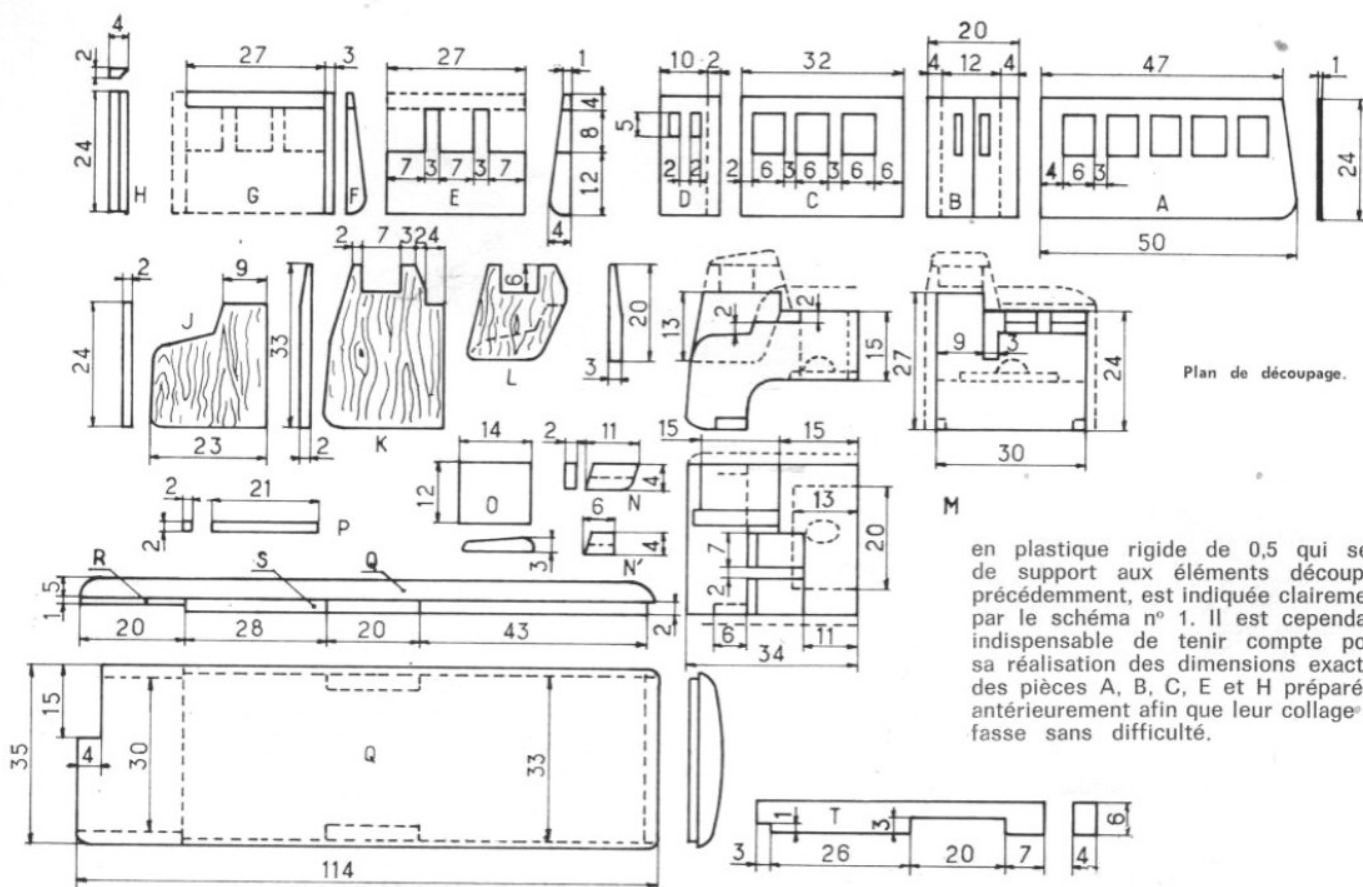
de caisse, les portes et renfort de toiture (2 x A, 2 x B, 2 x C, 2 x D et 1 x R) et effectuer également les ouvertures des fenêtres suivant le plan à l'échelle.

Confectionner ensuite les 4 montants de porte H, les pièces avant droite et gauche (J et K) les éléments N et N' du bloc avant et le renfort de toit S dans la feuille de 2 mm.

Les deux parties F de la face arrière, le côté gauche L et le toit O de la cabine opt pour leur part une épaisseur de 3 mm. Noter que les éléments J, K et L seront découpés en respectant le sens vertical du fil du bois.

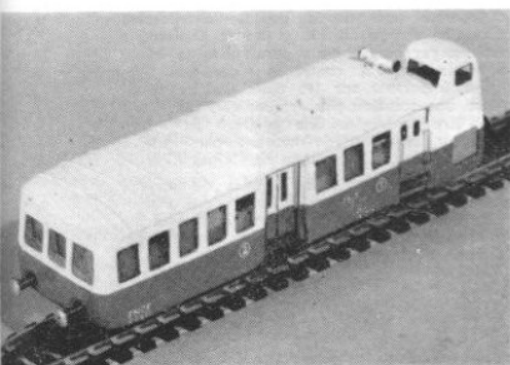
L'épaisseur suivante de 4 mm est réservée à la face arrière (pièce E et G) et à 2 nervures T.

Le toit principal est réalisé dans un



Plan de découpage.

en plastique rigide de 0,5 qui sert de support aux éléments découpés précédemment, est indiquée clairement par le schéma n° 1. Il est cependant indispensable de tenir compte pour sa réalisation des dimensions exactes des pièces A, B, C, E et H préparées antérieurement afin que leur collage se fasse sans difficulté.



morceau de balsa de 5 mm.

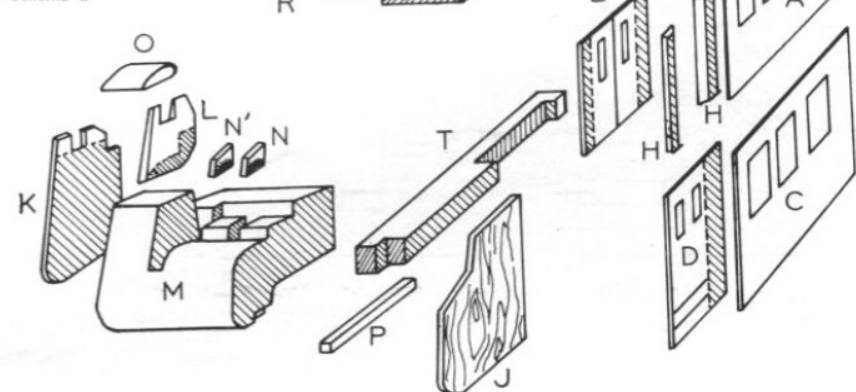
Les deux nervures P sont obtenues dans une baguette carrée de 2×2 mm.

Quant à la pièce M constituant le bloc avant, elle est façonnée dans un bloc de $35 \times 30 \times 30$ mm, soigneusement sculptée et polie en respectant les cotes du plan, puis poncée au papier de verre fin.

La confection de la coque intérieure

Après vérification de leur ajustage, assembler tous ces éléments suivant le schéma de montage n° 2 et maintenir en position pendant le temps nécessaire au séchage.

Schéma 2



dimensions à adapter aux pièces du plan

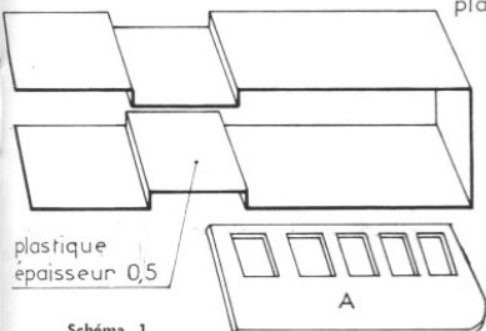


Schéma 1

Novembre 1966

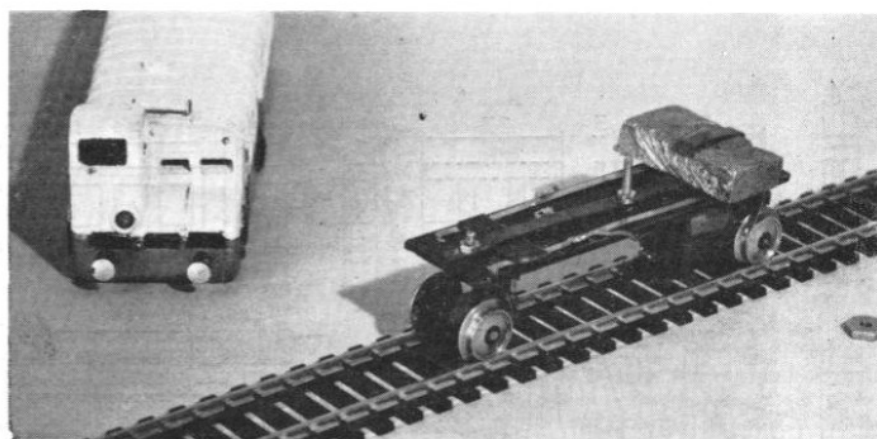
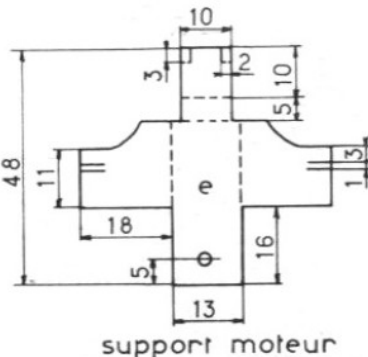
Passer ensuite une couche d'enduit spécial à bois. Après séchage et ponçage, elle donnera à la carrosserie son aspect métallique.

Abandonnons un moment la caisse que nous retrouverons plus tard pour la pose des accessoires et la finition.

Dans une chute de bakélite (ou autre isolant rigide) de 0,5 mm, prélever deux rectangles de 22×8 (pièces b) qui serviront à maintenir en place les deux frotteurs « d » confectionnés dans du clinquant.

Tailler la pièce de maintien « c » dans du laiton ou fer blanc de 0,5 d'épaisseur. Elle se referme sur la partie arrière du châssis et possède évidemment les deux trous pratiqués sur ce dernier pour la fixation des trains avant et arrière. Découper l'attache de lest en laiton ou fer blanc de 0,5 et plier suivant le plan.

Confectionner ensuite les éléments « e » et « f », toujours en laiton ou fer blanc d'après les indications et cotes du plan. Le pliage du support moteur sera effectué directement sur ce dernier pour en assurer le maintien correct. Quant à celui du train avant, il ne pose aucun problème.



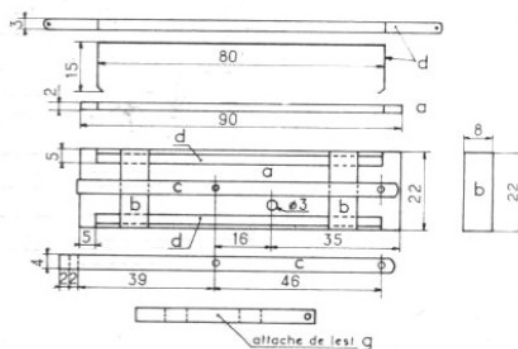
Vu du châssis moteur terminé.

Mettre en place les 2 frotteurs et positionner les 2 éléments « b ». Assembler ensuite la pièce « e » supportant le moteur, le châssis, la bande « c » et l'attache de lest « g » (*) par un boulon de 2 mm.

Effectuer les connexions électriques en soudant deux bouts de fil souple d'une part aux frotteurs et de l'autre aux bornes de sortie du moteur (**).

Vérifier la mise en place du châssis dans la caisse et déterminer l'emplacement du boulon de fixation qui traverse la toiture en fonction du trou prévu précédemment dans le châssis ($\varnothing 33$).

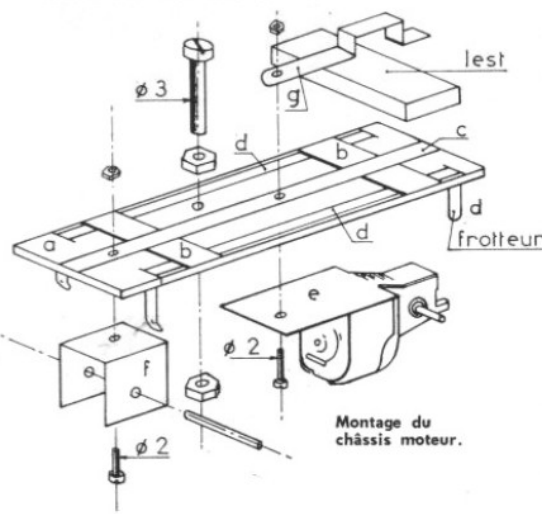
Perçer alors le toit à 3 mm et chambrer à l'extérieur de manière à encasturer la tête du boulon. (Afin d'éviter la saillie visible sur les photographies.) Un masticage et un ponçage ultérieurs dissimuleront définitivement cet accessoire.

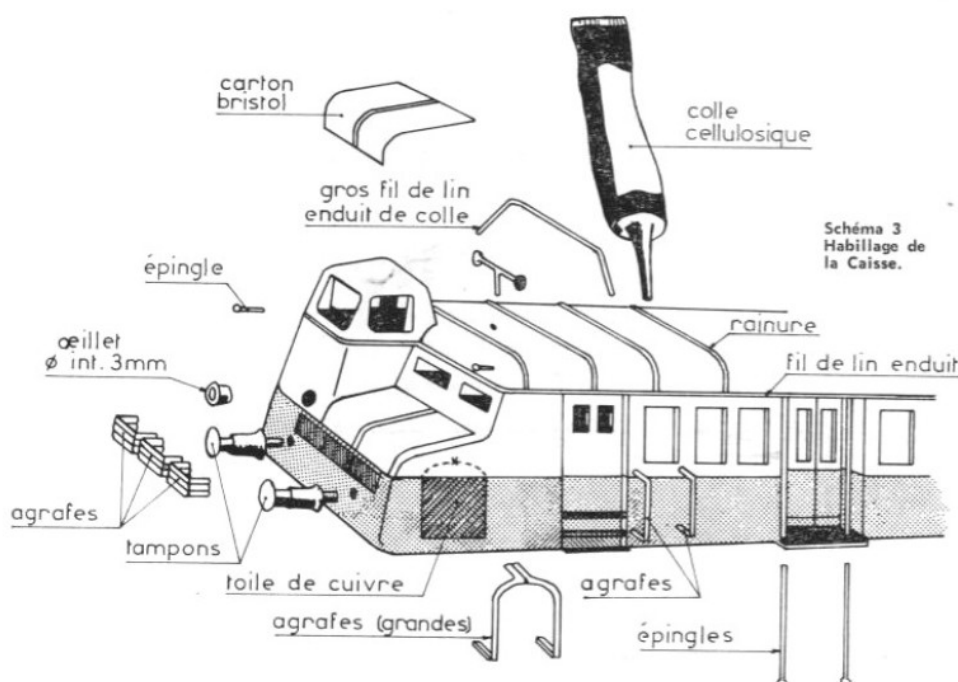


Pièces constitutives du châssis

(*) Le réalisateur ne fournit pas de précision sur l'importance de ce lest qui nous semble trop lourd compte tenu de la légèreté de l'essieu moteur. Une charge de 150 grammes environ, à déterminer par essais, nous paraît être le maximum admissible. Par contre la répartition d'un lest plus important sur les deux essieux serait peut-être une solution plus rationnelle qui mériterait d'être envisagée. Elle améliorerait incontestablement la prise de courant par l'essieu avant et soulagerait les paliers de l'arbre moteur.

(**) Nous rappelons que le sens de marche adopté conventionnellement est tel qu'une machine qui roule a toujours le rail positif à sa droite (dans le sens de la marche). Inverser le branchement dans le cas contraire.





FINITION

Procéder alors au superdétaillage de la caisse suivant les indications du schéma 3. Celui-ci est assez explicite et se passe de commentaire.

Cependant une précision s'impose pour la confection des nervures de toiture.

Celles-ci sont réalisées par collage d'un fil de lin (ou autre) d'environ 5/10 dans des rainures d'environ 3/10 creusées au préalable dans le bois.

Le fil, enduit de colle cellulosique et lissé est mis en place en ayant soin de dissimuler les irrégularités des rainures par un cordon de colle.

Laisser sécher et achever par les travaux de peinture.

Les lecteurs qui ont la chance de voir circuler ce type de véhicule dans leur région pourront décorer leur reproduction plus strictement en se conformant au modèle réel de la SNCF qui est crème et rouge.

Note : La 11^e série des Fiches documentaires Loco-Revue contient la description de ce matériel. (Fiche 129.)

LE COURRIER DU "O"

Deux propositions à l'intention des modélistes Oistes :

de la R.A.M.F.I. :

Le RAMFI (Réunion Amicale des Modélistes Ferroviaires Indépendants), propose aux amateurs O-istes de leur réaliser certaines pièces détachées, soit de fonderie, soit d'estampage. Toutes les demandes ne pourraient certes pas être satisfaites, mais la construction de petites séries sur commande ferme de pièces suivant dessins précis et cotés avec le maximum d'exactitude pourrait être envisagée.

Les amateurs auraient donc intérêt à se grouper et passer des commandes pour lesquelles un devis et le délai d'exécution leur seraient proposés.

Il ne pourrait pas être donné suite aux commandes n'atteignant pas un minimum de 200 francs.

de Mr Ch. HAMANN :

Une autre bonne nouvelle pour les O-istes recherchant des roues à voile plein de 21 mm de diamètre : l'atelier susceptible de fabriquer cet article est trouvé !

Les cotes de la roue se rapprochent sensiblement de celles de la « fine scale », soit largeur du boudin 1 mm, hauteur du boudin 1,25 mm, largeur de

la bande de roulement 2,75 mm. L'épaisseur totale est donc de 3,75 mm.

Evidemment circulaire extérieur, largeur entre boudins de l'essieu monté 29 mm.

Exécutée en laiton dur, s'emmanche à force sur axe en acier doux de Ø 4 mm, fusée extérieure Ø 3 mm.

Les « puristes » pourront toujours rogner facilement sur ces cotes pour obtenir une roue strictement à l'échelle car il a fallu penser également à ceux qui utilisent des courbes serrées exigeant un boudin assez fort.

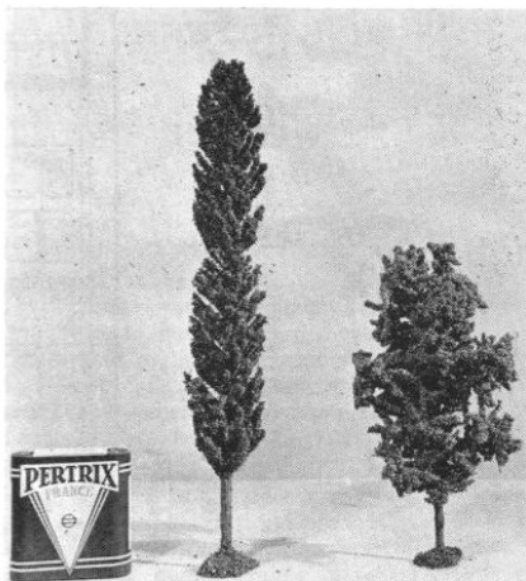
La commande devra être de 500 essieux complets (soit 1000 roues et 500 axes) pour obtenir un prix de 2,30 F par essieu.

Que les amateurs, ainsi que les clubs et sociétés intéressés par cette offre établissent leur commande à :

M. Charles HAMANN
14, rue du Général-Castelnau
67 - MUNDOLSHEIM

en précisant la quantité désirée.

Le délai de fabrication sera de quatre semaines après confirmation de la commande et l'expédition faite dès la sortie d'usine.



Cliché Loco-Revue.

Nouveauté

FOURNITURES-RÉALISATION :

Outre son programme de fabrication habituel, la firme Nantier (FOURNITURES-RÉALISATION) se propose de réaliser des arbres à l'échelle O et nous a déjà adressé les deux échantillons illustrés ci-dessus. (La pile sert uniquement de référence de hauteur !)

Que les amateurs intéressés veuillent bien nous adresser leurs ordres.

LE PLAN DU MOIS :

Echelle, HO - 1/87

NOTA. — Ce matériel est traité et illustré dans la 11^e série des fiches documentaires Loco-Revue. —

Autorail léger type FNC X 5602 à 5660
des régions SUD-OUEST, SUD-EST et MÉDITERRANÉE

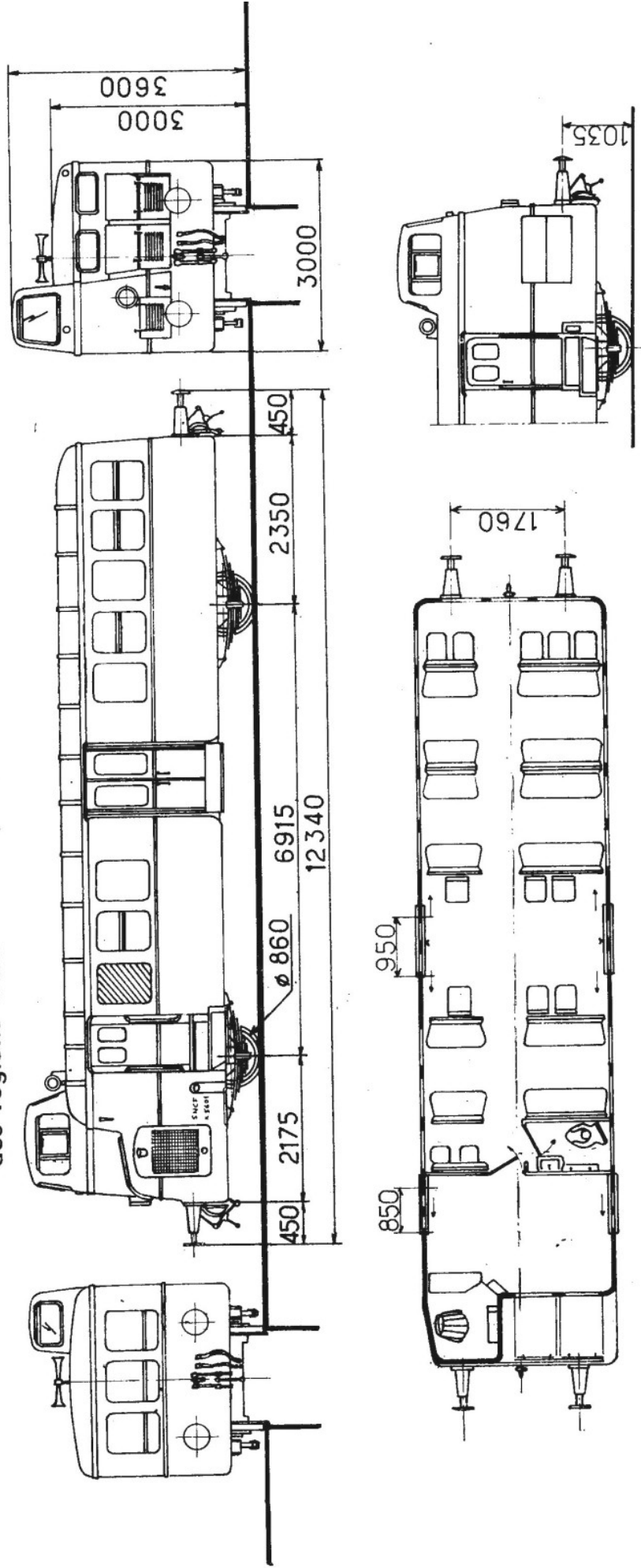


Diagramme à l'échelle du 1/87 HO

Une date à retenir : LA 18^e FOIRE INTERNATIONALE DU JOUET DE NUREMBERG avec exposition spécialisée de modèles réduits et articles divers pour passe-temps et bricolage - aura lieu du 12 au 17 février 1967.

Pour tous renseignements s'adresser à la Spielwarenmesse G.m.b.H., Berliner Platz 24,

D 8500 Nürnberg.

ou à la Chambre Officielle de Commerce Franco-Allemande, 91, rue de Miromesnil, Paris 8^e.

Qu'est-ce que le réseau express régional parisien

En notre compte rendu sur l'exposition ferroviaire Maine-Montparnasse du mois de juin, nous avons évoqué succinctement le RER et illustré le nouveau matériel destiné à ce réseau. Voici quelques précisions complémentaires concernant cette intéressante réalisation.

La Régie Autonome des Transports Parisiens se charge actuellement du déplacement quotidien de six millions et demi de personnes dont quatre par le métropolitain. On prévoit par ailleurs que la population parisienne, qui est aujourd'hui de huit millions d'habitants aura presque doublé dans trente cinq ans.

C'est dire qu'il est urgent de renforcer la capacité du réseau actuel, et depuis trois ans la Régie Autonome des Transports Parisiens poursuit l'établissement d'une ligne destinée à traverser la capitale d'ouest en est, de Saint-Germain-en-Laye à Boissy-Saint-Léger. Le réseau express régional, dont la création a été décidée en 1962, doit s'étendre jusqu'à 25 km du centre de Paris.

En fait il s'agit de joindre par une nouvelle section souterraine deux lignes de banlieue déjà exploitées par la SNCF et les travaux se dérouleront en deux phases. La première est actuellement en cours entre Nanterre et la rue Auber (place de l'Opéra), par le rond point de la Défense et l'Etoile simultanément à la place de la Nation entre la Bastille et Vincennes.

La seconde phase reliera la rue Auber à la Bastille par le Châtelet et la gare de Lyon.

Si le tunnel peut être construit à ciel ouvert pratiquement de Nanterre au rond point de la Défense, les difficultés de percement augmentent au fur et à mesure que le tracé s'approche du centre de la ville.

Les méthodes les plus diverses et les plus modernes sont donc employées sur la dizaine de chantiers actuellement ouverts.

Il est intéressant de signaler la future gare du rond point de la Défense

qui sera insérée dans les diverses branches d'un nœud routier souterrain de très grande importance. (Un des échangeurs de l'autoroute A. 14 Paris-Normandie).

La gare de la rue Auber, qui sera la plus importante sera reliée aux six lignes de métro touchant les trois stations de Saint-Lazare, Havre-Caumartin et Opéra. On estime qu'il passera 50 000 voyageurs à l'heure dans chaque direction.

Sous le boulevard Haussmann la galerie souterraine atteindra une profondeur appréciable et constituera le sous-sol d'un parking à six étages pour deux mille automobiles.

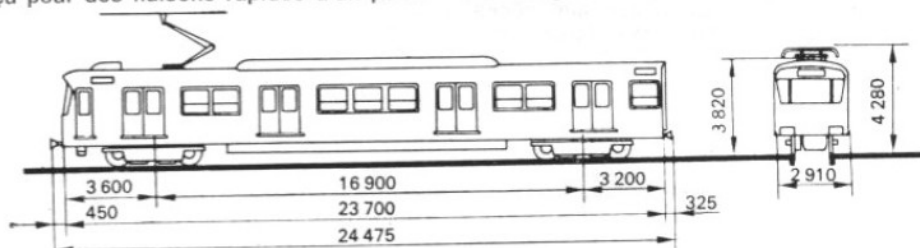
Le réseau express régional sera conçu pour des liaisons rapides d'un point

tesse maximale prévue est de 100 km/h.

La nature du courant d'alimentation (courant continu 1 500 volts) a été choisie en tenant compte de la grande densité du trafic prévu et de l'indépendance relative du réseau express par rapport au réseau général.

Les performances de freinage ont été portées au maximum permis par l'adhérence des roues métalliques sur rails. Le freinage pneumatique de sécurité est à commande électrique intégrale et n'intervient automatiquement qu'en cas de défaillance du freinage rhéostatique.

La mise en œuvre d'amplificateurs à courant continu et de procédés électroniques ont permis de réaliser le démarrage à couple élevé par surexci-



Élément automoteur du RER.

à un autre de la capitale française. Les trains atteindront une vitesse commerciale de 60 km/h.

Le matériel roulant sera formé d'éléments composés d'une voiture remorque encadrée de deux automotrices avec cabine permettant de constituer des rames de 3, 6 ou 9 voitures suivant les besoins du trafic. (Une motrice et une remorque étaient présentées à l'exposition de la gare Maine-Montparnasse de juin 1966.)

Le gabarit des véhicules est conforme aux règles internationales et la vi-

tation des moteurs et le freinage rhéostatique par contrôle d'excitation indépendante.

L'esthétique générale ainsi que le confort des voyageurs n'ont pas été négligés notamment en ce qui concerne le chauffage, la ventilation, l'éclairage et l'abaissement du niveau des bruits.

Voilà que prend forme à 25 mètres dans le sol de la capitale le rêve du Parisien d'aujourd'hui : traverser Paris en moins d'une heure !

(d'après CIPCE 16/66).

LES COUVERTS S.N.C.F. (Suite de la page 465).

Certaines pièces de la boîte A devraient être munies de rainures gravées au verso, déterminant les parties à découper sur certaines caisses pour la mise en place des vigies de la boîte B, en particulier types suivants fig. 2, 3, 4, 7, 13 et 18. (Procédé de découpage bien connu par les éléments préfabriqués pour la construction des

maisons, par exemple types FALLER-STADT, FALLER 901-904.)

Pour réaliser les dix-huit solutions données par la boîte B sans renoncer aux couverts simples, il faudrait donc au moins cinq à six boîtes A, ce qui intéresserait et occuperait les mordus comme les clubs déjà pour un certain temps.

L'ensemble de ces deux kits A et B ainsi obtenus nous procurerait :

- un document unique de l'histoire de la SNCF ;
- un hobby très amusant et instructif,
- et vraisemblablement une réussite commerciale, car "l'appétit vient en mangeant".

★

LOCO-REVUE